
3 9004 01515020 1

LE

CHEMIN DE FER

DU

LAC SAINT-JEAN

Monsieur,

Nous attirons tout spécialement votre attention sur la brochure qui accompagne cette lettre. Nous vous prions surtout de bien considérer que l'entreprise du chemin de fer du lac Saint-Jean n'est pas une entreprise locale, mais une entreprise d'un intérêt général, destinée à faire autant de bien au district et à la ville de Trois-Rivières, qu'il est appelé à en faire au district et à la ville de Québec. La compagnie n'a pas de visées exclusives : comme vous le verrez dans la brochure, son projet comporte la construction de nombreux embranchements allant à Trois-Rivières, du lac Edouard à la Tuque, Chicoutimi, etc., de manière à mettre ces localités en lieu de profiter de l'ouverture, de l'établissement, qui résultera nécessairement de la construction du chemin de fer, de la région du Saint-Maurice et du lac Saint-Jean. Pour assurer le succès de ces lignes accessoires, il faut d'abord assurer celui de la ligne principale, et c'est pour cela que nous sollicitons votre concours et votre influence pour nous aider à convaincre le gouvernement local et le gouvernement fédéral de l'importance qu'il y a de donner à la compagnie une aide suffisante pour assurer le succès immédiat de son entreprise.

Québec, 15 octobre, 1882.

LE CHEMIN DE FER DU LAC ST-JEAN

A Son Honneur le Maire,
aux Echevins,
aux Conseillers
de la cité de Québec.

Les citoyens de Québec ont éprouvé un sentiment de plaisir en apprenant dernièrement que la corporation venait de règler avec le gouvernement les difficultés relatives au million voté il y a quelques années en faveur du chemin de fer du Nord. La ville s'est libérée de cette dette en payant en argent une somme de $350,000—moins les $75,000 que la corporation doit recevoir du gouvernement—portant intérêt au taux de cinq, au lieu de sept pour cent. Ce que la ville a gagné par ce règlement, en capital et en intérêts, se voit d'un coup-d'œil :

En capital $725,000
En intérêts .... 52,500 par année.

Le règlement de ces difficultés amène à la considération d'une autre question importante—la balance de la souscription en faveur du chemin de fer du lac Saint-Jean—qu'on ne saurait différer plus longtemps sans mettre les intérêts de la ville en péril.

Relativement à cette souscription, la position de la ville se résume comme suit :

En 1874, le conseil de ville a voté une somme de $450,000 pour aider à la construction de ce chemin de fer.

Cette souscription a été subséquemment ratifiée par le statut 38 Victoria, chapitre 46, sauf à être confirmée par des règlements devant être ratifiés par les propriétaires fonciers.

Il a été voté et payé une somme de $90,000 à compte de cette souscription, ce qui laisse encore une balance de $360,000 à voter.

La construction du chemin de fer a été entreprise sur la foi de cette souscription.

Les travaux de construction ont été commencés sur la section s'étendant au delà de Saint-Raymond, la compagnie désirant, d'un côté, profiter de la belle saison pour pousser ses travaux, et de l'autre comptant d'une manière implicite que la ville complèterait sa souscription dès qu'on lui demanderait de le faire.

Ce n'est pas une question nouvelle que celle qui se trouve impliquée dans la construction de ce chemin de fer et de ses lignes d'embranchement : la ligne des Grandes-Piles au lac Edouard, celle du lac Edouard à La Tuque, celle du lac Saint-Jean à Chicoutimi et d'autres lignes qui seront établies pour satisfaire les besoins de la colonisation. Aujourd'hui, on apprécie les avantages qui résulteront, pour la Confédération en général et pour la province comme pour la ville de Québec en particulier, de l'établissement de la région du Saint-Maurice et de celle du lac Saint-Jean, de la construction de ce réseau de chemins de fer au nord de Québec, dans un territoire contenant environ 15,000.000 d'acres de terre arable et capable de supporter une population de plusieurs millions. Les conditions dans lesquelles ce chemin peut être construit ont été déterminées d'une manière satisfaisante par les explorations qui ont été faites sous la surveillance immédiate de l'ingénieur du gouvernement, et la compagnie attend seulement qu'on lui donne une aide raisonnable pour compléter sa ligne dans quatre ans.

Ailleurs, beaucoup de circonstances l'indiquent, on est bien déterminé à mettre ce territoire en communication immédiate avec d'autres grands centres de la province : on pousse avec vigueur plusieurs projets, notamment celui du chemin de fer de Montréal au lac Témiscamingue et de là à la baie James, en passant par Saint-Jérôme et avec un embranchement allant au lac Saint-Jean, et chez les gens qui poussent ce projet, les résultats pratiques suivent généralement de très près les démarches préliminaires.

Il est donc urgent de donner plus de force à notre propre compagnie, si nous ne voulons pas perdre le contrôle du territoire qui constitue la région alimentaire de notre commerce (*back country*).

Nous avons confiance que le conseil de ville, appréciant l'importance des intérêts en jeu, répondra de suite à la demande de la compagnie qui sollicite la balance de la souscription votée et sauvegardera par là, autant qu'il est en son pouvoir de le faire, les intérêts confiés à ses soins. Et il est d'autant plus du devoir du conseil de ville d'agir dans cette affaire, que sans sa coopération, il est impossible aux propriétaires fonciers d'exprimer leurs désirs au sujet de cette grave question.

Nous avons aussi confiance que les propriétaires fonciers se montreront à la hauteur de la situation lorsqu'on leur fournira l'occasion de donner leur décision, surtout lorsqu'ils considéreront que le montant des intérêts annuels sur les souscriptions aux deux chemins de fer, qui aurait été de $101,500 sur les souscriptions telles que votées en premier lieu, se trouve maintenant réduit, par l'arrangement proposé, à $40,000 par année pour les deux chemins.

La somme que la corporation aura à payer chaque année à raison de cette souscription équivaudra à 1½ centin par piastre sur la valeur locative de la propriété foncière, c'est-à-dire $1.50 sur un loyer de $100.00, puisque la valeur de la propriété cotisée, dans la ville, est d'environ $16,000,000.

L'expérience démontre que l'exploitation de ce chemin de fer, qui fera surgir en peu d'années une population agricole vigoureuse et industrieuse dans la région située en arrière de Québec, étendra notre commerce local, rapportera, devra rapporter plusieurs fois, directement et indirectement, le montant apparent que nous aurons à payer chaque année.

La refonte de la dette de la ville, qui va se faire en vertu du statut passé à la dernière session, mettra avant longtemps les finances de la cité dans une position tout à fait florissante.

La population de Québec doit avoir confiance en elle-même et, comme la population des autres villes, chercher à développer de nouvelles lignes d'affaires, à ouvrir de nouveaux débouchés à son commerce ; autrement, notre commerce déclinera graduellement et nécessairement, ce qui amènera des résultats désastreux pour les propriétaires fonciers. Mais ces nouveaux débouchés pour notre commerce, nous ne pouvons pas les ouvrir sans l'aide des capitaux étrangers. Or, il ne serait pas raisonnable d'espérer trouver des capitaux étrangers pour cette fin si nous, qui devons en retirer les bénéfices immédiats, ne consentons pas à délier les cordons de nos bourses pour donner quelque preuve tangible de la confiance que nous avons dans les ressources du pays que ces capitaux sont destinés à développer. Et cela ne saurait se faire d'une manière plus équitable envers toutes les classes de notre population qu'au moyen d'une souscription par la municipalité.

La partie nord du Canada devient graduellement plus connue et les préjugés séculaires disparaissent à la lumière de recherches plus étendues et plus impartiales. On est maintenant bien renseigné sur la nature du pays qui s'étend depuis la côte de l'océan Pacifique jusqu'au fort Norway. Nous savons, de plus, qu'entre le fort Norway, à l'extrémité nord du lac Winnipeg, et le lac Mistassini, situé au nord du lac Saint-Jean, la surface du pays est généralement unie et

s'abaisse par une légère inclinaison depuis la hauteur des terres jusqu'à la baie James et la baie d'Hudson. Ce pays forme un immense territoire traversé par de grandes rivières, couvert de forêts précieuses, rempli de minéraux et jouissant d'un climat bien plus doux qu'on ne l'avait cru jusqu'à ce jour, en un mot un territoire susceptible d'un haut degré de développement.

Il n'est pas irraisonnable de croire qu'avec le temps il se construira un chemin de fer dans l'intérieur du Canada, qui partira de la côte de l'océan Pacifique, passera par la vallée de la rivière de la Paix pour atteindre le fort Norway et se prolongera de là, en passant par la baie d'Hudson, la baie James et le lac Saint-Jean, jusqu'à Québec.

En abrégeant la distance, par les lignes actuelles, entre Québec et Halifax, au moyen d'une ligne passant par Houlton, ce chemin de fer formera la route la plus courte à travers le continent et traversera la plus grande étendue des terres arables du Canada.

Le prolongement du chemin de fer de la compagnie jusqu'à la baie James a été prédit en Chambre par le ministre des chemins de fer, ainsi qu'on peut le voir en consultant les débats de la dernière session sur les résolutions concernant des subsides accordés à certaines compagnies de chemins de fer. *

Toute hésitation. de la part de la ville, à coopérer cordialement avec la compagnie réagira nécessairement d'une manière regrettable sur le parlement du Canada et la législature de Québec qui, par les subventions qu'elle a déjà accordées à la compagnie, a donné la preuve du grand intérêt qu'elle porte à cette entreprise.

Les extraits suivants, pris dans des articles publiés par le *Globe*, sur le développement de la ville de Toronto et le territoire de la baie James, seront lus par toutes les classes de notre population, nous n'en doutons pas, avec un profond intérêt.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER	BUREAU DE LA COMPAGNIE DES ENTREPRENEURS
Théophile LeDroit, président.	William Withall, président.
Simon Peters, vice-prés.	Elizée Beaudet, vice-président.
L'honorable M. D. A. Ross,	L'honorable M. A. P. Caron,
J. D. Brousseau,	" " P. Garneau,
R. P. Vallée,	" " I. Thibaudeau,
Frank Ross,	J. G. Ross,
T. A. Piddington.	J. B. Renaud.

* Longueur du chemin—de Québec à la baie James—environ 550 milles.

——000——

(Globe, de Toronto, du 8 septembre 1882.)

TORONTO

POPULATION

(Dans les limites de la cité)

1861	1871	1881
44,821	56,092	86,044

Augmentation en dix ans

30,353.

VALEUR DE LA PROPRIÉTÉ COTISABLE A TORONTO

1871	1881
$29,277,200	$53,379,600

Augmentation en dix ans

$24,102,400.

PROPRIÉTÉ DE LA CORPORATION

1871	1881
$2,200,000	$5,000,000

Augmentation

$2,800,000.

REVENU ESTIMÉ, AUTRE QUE CELUI DES TAXES

1871	1881
$86,000	$278,240

Augmentation

$192,240.

" Au Toronto de 1871, il a été ajouté en dix ans une ville plus grande elle-même qu'aucune autre ville du Canada, excepté Montreal, Québec, Halifax et Hamilton. Mais cet état ne comprend pas les faubourgs de Toronto. En les faisant entrer en ligne de compte, la ville renferme maintenant 100,000 âmes, et la population gagnée depuis dix ans formerait une ville plus grande qu'aucune autre ville du Canada, à l'exception de Montréal et de Québec.

L'AUGMENTATION DE LA POPULATION

de Toronto, en faisant entrer les faubourgs en ligne de compte, a été de près de 75 pour cent en dix ans, taux qui est plus élevé que celui

de l'augmentation de la population dans n'importe quelle ville du continent, excepté Brooklyn.

	Augmentation pour cent.
New-York, 1870 à 1880	27½
Philadelphie, 1870 à 1880	25½
Brooklyn, 1870 à 1880	81
Chicago, 1870 à 1880	68
Saint-Louis, 1870 à 1880	13
Détroit, 1870 à 1880	50
Cleveland, 1870 à 1880	71
Rochester, 1870 à 1880	43½
Toledo, 1870 à 1880	70
Toronto, 1870 à 1880	**75**

“ Le fait que la ville de Toronto (proprement dite) a ajouté à sa population durant la dernière décade 30,353 personnes, au lieu de 11,-271 seulement dans la décade précédente ; le fait que les faubourgs ont augmenté depuis 1871 avec une plus grande rapidité que la ville, sont la conséquence de ce que Toronto est devenu

UN GRAND CENTRE DE CHEMINS DE FER

“ Huit chemins de fer convergent ici : le *Great Western*, le *Credit Valley*, le Grand Tronc (division ouest), le *Toronto, Grey et Bruce*, le chemin de fer du Nord, le *Toronto et Nipissing*, le Grand Tronc (division est), *l'Ontario et Québec* (en voie de construction). Chacun de ces chemins a son réseau de lignes tributaires, de sorte que chaque ville et chaque village de la province d'Ontario sont mis en communication directe avec Toronto, les habitants de beaucoup de localités ayant même le choix de plusieurs lignes rivales. De fait, le réseau des chemins de fer de la province a été projeté spécialement au point de vue de Toronto, qui est le grand centre commercial de toutes les localités. Nous avons acquis notre position, non pas par les avantages naturels de la position de notre ville, mais grâce au système libéral que nous avons adopté d'accorder des subventions aux compagnies de chemins de fer à même le trésor municipal. Sans tenir compte de la somme provenant de la vente des $400,000 d'actions originairement souscrites au capital du Grand Tronc, ni du remboursement de la souscription de 1852 en faveur du chemin de fer du Nord, la ville de Toronto a donné en aide aux chemins de fer les sommes mentionnées dans le tableau suivant :

Grand Tronc (1855)	$229,707
Toronto, Grey et Bruce (1868-74)	350,000
Toronto et Nipissing (1868)	150,000
Nord et junction de Muskoka (1870)	100,000
Credit Valley (1873-1877)	350,000
Construction de l'esplanade, etc., pour l'usage des chemins de fer	621,897
	$1,801,604.

" On remarquera que la plus grande partie de cette somme a été souscrite depuis 1868, et que les avantages résultant de la dépense de ces argents ne se sont faits sentir que vers la fin de la dernière décade, durant laquelle l'augmentation étonnante de la ville a eu lieu.

CE QUE LES AUTRES VILLES ONT FAIT

"Le dernier rapport sur la statistique des chemins de fer, publié par le gouvernement fédéral, montre qu'aucune autre ville du Canada n'a souscrit avec autant de libéralité en faveur des entreprises de chemins fer que la ville de Toronto. Jusqu'au mois de juin 1880, les autres villes avaient souscrit les sommes suivantes :

* Québec	$1,100,000
Montréal	1,000,000
Ottawa	100,000
Belleville	150,000
Kingston	318,000
Hamilton	99,733
Trois-Rivières	100,000
Saint-Jean	60,000
	$2,927,733

" Le total donné par huit des plus grandes villes du Canada, ayant une population collective de 325,544 habitants, est de $625,475 moins du double des sommes dépensées pour les chemins de fer par les 86,445 habitants de Toronto !

---

* Les souscriptions de la ville de Québec jusqu'à ce jour ont été comme suit :

Chemin de fer du Nord, montant total payé sur règlement	$275,000
Chemin de fer du lac Saint-Jean, $450,000—et payé à compte	90,000
	$365,000

BONI DES MUNICIPALITÉS

" Au 1er juillet 1880, le total des souscriptions aux chemins fer par toutes les municipalités du Canada était comme suit :

Municipalités de	Boni	Souscriptions au capital
Ontario	$7,578,244	$ 592,500
Québec	2,553,000	1,216,000
Nouveau-Brunswick	233,000	60,000
Nouvelle-Ecosse	275,000	....
Total	$10,639,244	$1,868,500
Grand total	$12,707,744.	

"Toronto, qui renferme un cinquante-quatrième de la population du Canada, a fourni un septième de la somme totale donnée pour les chemins de fer par toutes les municipalités ensemble, ou un peu moins du quart de la somme souscrite par les 1,913,460 habitants de la progressive province d'Ontario !

" Les hommes entreprenants, qui apprécient l'avantage qu'il y a de vivre dans

UNE VILLE PLEINE D'ACTIVITÉ,

sont de plus en plus attirés vers Toronto. Le passé prouve que dans l'avenir les intérêts de la localité ne souffriront pas du manque de libéralité de la part du public ni de l'énergie individuelle. Quoique le gain provenant des chemins de fer convergeant à Toronto ait été marquant durant les dix dernières années, ces chemins de fer ne font guère que de commencer à développer les ressources du pays situé en arrière de Toronto. Une énumération des villes et des villages dont les marchands s'approvisionnent presqu'exclusivement à Toronto, qu'ils achalandent comme un grand magasin ou un grand marché, comprendrait toutes les localités de la province d'Ontario situées à l'ouest de Brockville, et nos marchands de gros trouvent chaque jour de nombreux débouchés à l'est de Brockville, dans les Provinces Maritimes ainsi que dans les territoires du Nord-Ouest.

" La politique, que nous avons suivie, de TENIR LES CHEMINS LOCAUX INDÉPENDANTS des grandes lignes, est précisément ce qui sert les intérêts de Toronto et de toute la province. Tout ce qui tend à former une grande ville dans un centre d'accès facile est avantageux pour les villes, les villages et les districts ruraux. Au lieu de payer le tarif élevé qu'on impose invariablement sur une petite consignation de marchandises expédiées d'un centre commercial éloigné, le marchand qui achète dans une ville voisine bénéficie des avantages du tarif prélevé sur les grandes importations de cette ville et n'est forcé

de payer que pour de courts transports les taux qu'on charge pour les petites consignations. Le cultivateur s'enrichit en même temps par les hauts prix que lui paient les habitants de la grande ville du voisinage pour des produits qui ne sont pas de nature à se conserver, et la prospérité du cultivateur fait la prospérité du marchand de campagne et de village. Ce qui fait progresser Toronto fait progresser la province d'Ontario. Les projets du Grand Tronc et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'obtenir le contrôle des chemins locaux devrait rencontrer une forte opposition de la part de toute la population de la province.

INFLUENCE DE CES EXTENSIONS ET DE CES AMÉLIORATIONS SUR LE COMMERCE

" Par *commerce local*, nous entendons le trafic qui se fait entre des localités situées dans la même province ou le même district. Ce que les marchands de campagne ou de village achètent à Toronto pour approvisionner leurs chalands, ce qui est vendu par les habitants de la province aux marchands de Toronto et revendu par ces derniers aux acheteurs qu'ils ont dans toutes les parties du Canada, tout cela forme le commerce local de Toronto. Il est évident que ce commerce devra être considérablement augmenté par le prolongement du *Crédit Valley*, du chemin de fer du Nord et de celui du Nord-Ouest ; par la construction du chemin de fer d'Ontario et Québec et celle de la ligne d'Ontario et du Saut Sainte-Marie ; par les améliorations déjà opérées sur les lignes de Toronto, Grey et Bruce et de Toronto et Nipissing. Le défrichement des terrains agricoles du district de Muskoka, le commerce de bois sur les bords de la baie Georgienne et au nord du lac Nipissing, l'exploitation des riches mines de Hastings, Frontenac et Northumberland amèneront aux marchands de Toronto des milliers, ou plutôt des centaines de milliers de nouveaux acheteurs d'ici à dix ans. Et ce grand centre commercial, où les cultivateurs, les marchands de bois et les mineurs achètent leurs provisions, réalisera naturellement et inévitablement des profits en achetant et en revendant les produits bruts de toutes ces industries. On peut probablement prédire sans crainte que durant la prochaine décade la population d'Ontario augmentera aussi rapidement qu'elle l'a fait durant les dix dernières années, et comme chaque habitant de la province est plus ou moins un acheteur des marchands de Toronto, il s'ensuit que cette ville et les faubourgs, en augmentant au taux normal, devront avoir une population de 175,000 âmes en 1891. Avec cette augmentation,

LES ATTRAITS DE LA VILLE

comme lieu de résidence pour les familles riches augmenteront aussi d'une manière considérable. Les églises, la presse, les écoles, les

théâtres, les expositions, les objets de délassement de toutes sortes s'amélioreront : on améliore rapidement nos rues et on fournira bientôt de la meilleure eau à la ville. Un des grands avantages que possède Toronto, c'est le fait que cette ville se trouve peu éloignée de nombreux lieux d'amusements. Sur deux côtés de la ville, il y a des grands parcs et à quelques heures de marche par chemin de fer se trouvent la baie Georgienne, les lacs de Muskoka, le lac Simcoe et les centaines d'autres places salubres récemment décrites dans ces colonnes."

——ooo——

(Globe, de Toronto, du 13 septembre 1881.)

———

" L'avenir de Toronto comme centre de population. Le mouvement de la population d'Ontario vers le nord accélère l'agrandissement de Toronto. Etablissement rapide des comtés du nord.

" De 1861 à 1871, la population de Toronto s'est accrue de 44,821 à 53,092, ce qui fait un gain de 11,971 ou 25.15 pour 100. Durant ces dix ans, la population de la province d'Ontario s'est accrue de 1,395,031 à 1,620,851, ce qui fait un gain de 16.24 pour 100. De 1871 à 1881, la population de la province a atteint le chiffre de 1,913,450, ce qui fait une augmentation de 18.05 pour 100. Si l'augmentation respective de la population de la province et de celle de la ville avait été durant cette dernière décade ce qu'elle a été durant la décade précédente, Toronto aurait eu en 1881 une population de 71,797, ce qui ferait pour les dix ans une augmentation de 15,700 ou près de 28 pour 100. L'augmentation de la population de la ville de Toronto (proprement dite) a été de 30,352, ou plus de 54 pour 100, de 1871 à 1881. Mais la proportion de l'augmentation de la population de la ville, comparée à celle de la province, est en réalité beaucoup plus forte que cela. La nombreuse population des villages suburbains, Parkdale et Rosedale, n'existait pas il y a dix ans ; Yorkville n'était rien, comparativement à ce qu'il est aujourd'hui, non plus que Leslieville, Seaton, Brockton et Riverside. Ces localités forment intégralement partie de Toronto, et en les faisant entrer en ligne de compte, la ville se trouve avoir fait un gain d'au moins 70 pour 100 durant les derniers dix ans. Or une ville, dont l'augmentation accuse un taux normal qui est à celui de l'augmentation de la province dans la proportion de 25 à 16, n'augmente pas de 70 pour 100 durant une décade où la province n'augmente que de 18 pour 100, sans qu'il y ait pour expliquer ce fait une cause évidente et facile à trouver. Quelle est cette cause ? Les manufactures

n'ont pas augmenté plus que dans la proportion normale ; l'agglomération des personnes riches, retirées des affaires et recherchant les agréments de la vie des villes, n'a pas été plus considérable que d'ordinaire. Comme de raison, la plus grande rapidité de l'augmentation de Toronto est due à la plus grande rapidité de l'augmentation du commerce de Toronto. La ville a tellement augmenté sa clientèle commerciale de 1871 à 1881 que le nombre des personnes vivant directement ou indirectement par le commerce s'est accrue d'une manière anormale. Ce fait est évident et nous ne le signalons que pour arriver à la question que nous avons posée plus haut. Où Toronto a-t-il pris cette augmentation extraordinaire dans sa clientèle commerciale ? Pas dans la région située au sud d'une ligne tirée entre Toronto et Goderich, non plus que dans la région adjacente au Grand Tronc entre Toronto et Kingston. A la vérité, les rapports concernant le commerce démontrent que les marchands de Toronto l'ont emporté dans la concurrence qu'ils ont faite aux marchands de Montréal dans ces deux régions ; mais l'augmentation de la population de ces régions a été si peu considérable que le commerce qu'elles font avec Toronto ne peut pas avoir augmentê d'une manière anormale. En consultant le recensement, on constate que la population de ces districts s'est accrue de 805,788 à 892,235, ou de 10.53 pour 100.

"Les moyens de communication par chemins de fer des comtés situés au sud d'une ligne tirée entre Toronto et Goderich ont été un peu développés, mais guère sur les lignes qui favorisent nécessairement les intérêts de Toronto. Entre Toronto et Kingston, le pays qui avoisine immédiatement le Grand Tronc n'a guère de meilleurs moyens de communication avec Toronto qu'il en avait avant 1871. De ces faits, il ressort clairement que si Toronto avait dépendu autant, durant les dix dernières années que pendant les dix précédentes, de ces comtés pour son commerce, il n'y aurait pas eu d'augmentation extraordinaire dans son commerce et dans le chiffre de sa population. Tout ce que la ville aurait pu faire, c'aurait été de ne pas rétrograder en richesse et en population, comparativement à la province. Que Toronto ait augmenté de 70 pour 100 tandis que la province n'a augmenté que de 18 pour cent, cela est dû au fait que le centre de la population d'Ontario s'est déplacé en remontant vers le nord. La population du district situé au nord d'une ligne tirée entre Toronto et Goderich et de la région avoisinant immédiatement le Grand Tronc entre Toronto et Kingston s'est accrue durant la dernière décade de 373,757 à 471,651, ou de 25.19 pour 100. Cette étonnante augmentation a été occasionnée par la construction ou le prolongement vers le nord des chemins de fer qui convergent à Toronto : le Credit Valley, le Toronto, Grey et Bruce, le Chemin de fer du Nord, le Toronto et Nipissing et le chemin de Victoria. Ces chemins de fer agissent

comme des doigts qui ramasseraient le commerce pour l'apporter à une main dont Toronto est la paume. Toronto doit continuer d'être le centre de tous les prolongements et de tous les chemins tributaires de ces lignes. Or, comme cette ville accuse pour les derniers dix ans une augmentation extraordinaire pour la raison que le centre de la population a monté vers le nord, plus ce mouvement de population s'accentuera, plus Toronto augmentera. Outre que les comtés situés dans le quadrilatère dont Whitby, Haliburton, Wharton et Goderich sont les angles accusent un développement plus rapide que les autres, il y a entre ces comtés et le lac Nipissing une région beaucoup plus riche qu'on ne le supposait. En examinant les rapports de beaucoup d'arpenteurs, nous nous sommes convaincu que le tiers, probablement, des terres comprises dans le quadrilatère situé au nord d'une ligne allant d'Haliburton à Penetang et à l'ouest d'une ligne tirée entre Haliburton et Callender, se compose de bons terrains agricoles. Les forêts et les mines de cette région sont d'une valeur incalculable. Elle sera bientôt traversée par le chemin de fer d'Ontario et du Saut-Sainte-Marie et probablement par le chemin de fer de jonction du chemin de fer du Nord et du chemin du Pacifique. Le chemin de fer du Pacifique va ouvrir à la colonisatton la région située immédiatement au nord et à l'est du lac Nipissing, région riche, elle aussi, en bois et en minéraux et qui par conséquent aura besoin de grandes quantités de marchandises venant de Toronto. Cette dernière ville est de 100 milles plus près que Montréal du lac Nipissing, et grâce à cet avantage les marchands de Toronto accapareront certainement la plus grande partie du commerce du lac Nipissing et du haut de l'Outaouais. On peut prédire la même chose pour ce qui concerne le commerce de la région qui sera ouverte à la colonisation par l'embranchement du Saut-Sainte-Marie du chemin de fer du Pacifique et des lignes du chemin d'Ontario et du Saut-Sainte-Marie, entre cette dernière localité et le lac Nipissing. A notre avis, on trouvera que cette région est beaucoup plus riche qu'on ne le suppose généralement, car nous ne pouvons nous rappeler un seul cas où les rapports des explorateurs aient rendu justice à une région forestière en la montrant comme susceptible d'être habitée.

"Ce que nous avons dit peut se résumer ainsi :—1. L'augmentation de 70 pour 100 qu'accuse Toronto pour dix ans doit être en grande partie attribuée au fait que de nouveaux chemins de fer lui ont procuré dans le nord peut-être 200,000 nouveaux consommateurs. 2. Toronto a sur toutes les autres villes un grand avantage pour lui disputer le commerce de la région située entre cette ville et le lac Nipissing, et s'étendant d'ici jusqu'au Saut-Sainte-Marie. Cette région est susceptible d'être établie ; très prochainement elle se développera avec rapidité ; par conséquent nous avons raison d'espérer que pour toutes les causes

que nous venons de mentionner, Toronto augmentera autant durant les dix prochaines années qu'il a augmenté durant les dix dernières.

——ooo——

(Globe de Toronto, du 4 septembre 1881)

La région de la Baie James ; ses grandes richesses minérales forestières et agricoles. Sera-t-elle une autre Pensylvanie ? Découvertes récentes au sujet de son climat et de son sol. La saison exempte de gelées est plus longue que dans le district de Muskoka. L'hiver est plus doux qu'à Manitoba, et l'été plus chaud qu'à Edimbourg. L s grains, les plantes-racines et les arbres. La longueur et la douceur de l'automne.

"Il n'y a pas bien des années, les grandes prairies du Nord-Ouest, qui émerveillent aujourd'hui le monde par leur étonnante fertilité et la quantité extraordinaire de céréales qu'elles produisent, étaient pour la généralité du public une *terra incognita* et ne représentaient à l'imagination que le spectacle de la plus sombre désolation et des glaces éternelles. L'opinion qu'on avait de ces prairies, on l'a généralement aujourd'hui à l'égard de la grande région située plus au sud, renfermant 60,000 milles carrés, entre la baie James et la hauteur des terres, au nord du lac Huron et du lac Supérieur. Cependant, les faits qui s'accumulent constamment prouveront probablement que cette région du nord, qui appartient à la province d'Ontario, est excessivement riche en ressources forestières et minérales et qu'elle est capable de supporter une population agricole très considérable. Les dernières explorations géologiques démontrent qu'une région minière des plus riches se trouve dans cette contrée et au nord de ses limites, que les forêts denses qui la recouvrent comprennent une très grande quantité de bon bois, qu'il est facile de descendre sur les magnifiques rivières—dont plusieurs ont chacune au delà de 300 miles de longueur—qui traversent cette contrée ; que la surface du sol, contrairement à ce qui se voit dans les districts d'Ottawa, de Muskoka, et d'Algoma, n'est presque pas accidentée par des lacs et qu'elle l'est très rarement par des rochers ; qu'au sud et au sud-ouest de la baie James, à quelque distance de la mer, il y a une zone fertile bien adaptée aux fins agricoles et qui, lorsqu'on prendra les moyens de tirer parti des richesses minérales et forestières de cette contrée, offrira un champ attrayant au cultivateur.

MINES DE FER ET DE CHARBON

"Il est très agréable d'apprendre par le rapport récemment publié du Dr Bell qu'autour de la baie James et sur le côté oriental de la baie d'Hudson, il y a de grands gisements de fer et de charbon, si rapprochés les uns des autres, que grâce aux transports maritimes peu dispendieux qu'offre cette région, cette contrée de la baie James peut devenir une autre Pensylvanie. Après avoir parlé du sol, du climat et des forêts de cette contrée, le Dr Bell dit : " Les minéraux, cependant, pourraient devenir avec le temps la plus précieuse des ressources de la région qui avoisine la baie d'Hudson. On a fait peu de recherches soignées pour découvrir les minéraux précieux que renferme cette région. En 1875, j'ai trouvé un dépôt considérable de riche carbonate de fer sur la rivière Mattagami. En 1877, j'ai découvert des quantités inépuisables de minerai de fer manganisifère dans les îles situées près de la côte de l'East-Main (c'est-à-dire la côte qui borde le rivage de l'est de la baie James et de la baie d'Hudson) et des gisements de galène qui promettent beaucoup, autour du golfe Richmond et près de la rivière aux Baleines. On a pareillement trouvé des traces d'or, d'argent et de molybdène sur la côte de l'East-Main. J'ai aussi trouvé des mines de lignite sur les bords de la Missinaïbi (une des branches de la rivière Moose), du gypse sur les bords de la rivière Moose, des argiles imprégnées de pétrole sur les bords de la rivière Abittibi " (un autre grand tributaire de la rivière Moose). Un autre explorateur dit en parlant des immenses gisements de fer, de charbon et d'autres minéraux qui se trouvent dans les environs de la baie James : " Je n'hésite pas à déclarer que cette région est la région minérale la plus riche du Canada, peut-être du continent. " L'anthracite et le fer se trouvent sur les bords des rivières coulant vers le nord dans la baie James ; une masse énorme, contenant au-delà de 52 pour cent de minerai de fer pur, se voit sur les bords de la rivière Moose, et une île du lac Abittibi renferme du minerai de fer magnétique qui rend impossible l'usage du compas. Cette immense richesse minérale sera probablement un facteur important dans la prospérité de la province d'Ontario, surtout pour la raison que le fort Moose n'est qu'à 500 milles de Toronto, et lorsqu'on aura complété la ligne de raccordement de Callendar, près du lac Nipissingue, un embranchement de plus de 300 milles à partir du lac Nipissingue, ou de 200 milles seulement à partir du lac Nipigon, fournira, avec le chemin de fer du Pacifique, la route la plus courte pour atteindre le rivage de la baie James.

LA GRANDE FORÊT DU NORD

" La grande forêt qui borne la baie d'Hudson à l'est et se prolonge dans l'intérieur de l'East-Main et du Labrador jusqu'à la baie d'Ungava et au détroit d'Hudson, six cents milles au nord du fort Moose, atteint son plus grand développement juste au sud de la baie James, qui se trouve à peu près à mi-distance entre les limites nord et sud des arbres particuliers qui composent les grandes forêts du nord. Certains arbres, tel que le pin de Bank et l'épinette, qui près de leur limite sud, dans la province d'Ontario, n'ont presque pas de valeur commerciale, deviennent ici les géants de la forêt et ont de la valeur comme bois de commerce. D'après le professeur Bell, la liste des arbres qui croissent à perfection à la baie James et dans le bassin dont cette baie reçoit les eaux, comprend l'épinette (deux pieds de diamètre), le pin de Bank, le sapin argenté, le cèdre blanc, l'orme, le pin blanc et le pin rouge, et comme essences de moindre importance, le peuplier, le frêne de montagne et l'érable de montagne. Comme la baie James est aussi près que Québec de Liverpool, l'avenir de cette contrée comme région forestière offre une perspective encourageante.

CLIMAT PLUS CHAUD QUE CELUI DES TERRES A BLÉ DU NORD-OUEST

" Etant admise l'existence des grandes richesses minières et forestières qui seront probablement exploitées un jour à venir, on peut se demander : le climat est-il assez favorable pour permettre les opérations agricoles qui seront nécessaires pour faire vivre la nombreuse population qui se rendra en masse dans le territoire de la baie James ? Le Dr Bell, qui a passé treize étés dans les environs de la baie d'Hudson, pense que oui. Des témoignages provenant de source aussi respectable corroborent son opinion : des essais accidentels qu'on a faits de la culture du blé ont réussi dans plusieurs localités. Le fort Moose, qui se trouve à l'extrémité nord du bassin de la rivière Moose, est à 51° 16' de latitude, sur le même parallèle que la vallée de la rivière Qu'Appelle, et plus au sud que Battleford. Les hivers du bassin de la rivière Moose ne sont pas plus froids que ceux de la province de Manitoba et ils sont plus chauds que ceux des contrées de l'Athabaska et de la rivière de la Paix. La moyenne de la température annuelle (30°8) est plus élevée que celle de la température de beaucoup d'endroits situés dans les meilleures terres à blé du Nord-Ouest, et de quatre degrés plus froide que celle de Winnipeg, différence qui se fait remarquer surtout au commencement du printemps. La partie méridionale de la région de la baie James est plus au sud

que la province de Manitoba et à la même latitude que des régions de la province de Québec où le blé et même le maïs sont récoltés chaque année. La " zone fertile " de cette région est une plaine légèrement onduleuse, avec un sol de terre grasse sablonneuse, et elle se trouve dans la même latitude que Winnipeg. Si, dans la province de Manitoba, le blé est chaque année une récolte certaine, il est raisonnable de supposer que la région de la baie James, avec sa grande étendue de sol fertile, ne peut pas manquer d'avoir de la valeur comme pays agricole.

" Le manque de population a empêché de faire l'essai de l'agriculture. Heureusement que dans une localité—au " fort Moose "—mais dans " un terrain bas, humide, glaiseux, exposé aux vents glacials ", on a tenu avec soin durant plusieurs années un registre qui fournit une preuve bien supérieure à celle que pourrait offrir des essais accidentels de culture. Les chiffres et les comparaisons qui sont donnés plus bas sont pris surtout dans les trois derniers rapports du bureau de météorologie, ce qui est une période suffisamment longue pour exclure toute possibilité d'erreur en ce qui caractérise d'une manière générale le climat de cette région.

L'HIVER A LA BAIE JAMES

" L'hiver commence ordinairement dans la première partie de novembre, mais quelquefois pas avant la troisième semaine de ce mois. Les mois de novembre et décembre sont neigeux ; mais après le jour de l'an, excepté une année, où janvier fut neigeux, l'épaisseur de la neige qui est tombée n'a pas excédé quelques pouces. La quantité de neige qui tombe est à peu près la même qu'à Toronto, bien que l'épaisseur de la couche qui recouvre le sol soit plus grande à une époque donnée. Il pleut rarement au milieu de l'hiver, ce qui n'est pourtant pas un phénomène inconnu. La température moyenne de décembre, janvier et février est de 0° 1', au lieu qu'à Winn peg elle est de 1° 3', ou un peu plus d'un degré plus élevée. La température moyenne de Dunvegan, dans la fameuse contrée de la rivière de la Paix, est de 7° 5' au-dessous de zéro, ou de près de huit degrés plus froide qu'au fort Moose. Dans les températures extrêmes, le mercure ne descend pas aussi bas au fort Moose qu'à Winnipeg : la plus basse indication du thermomètre a été de 45° au-dessous de zéro, tandis que Winnipeg montre une indication de 47°. A Dunvegan, on a enregistré 63° au-dessous de zéro en 1880. On a enregistré dans les endroits les moins chauds des régions habitées d'Ontario des températures aussi excessives que celles du fort Moose.

LES VENTS DE NORD DU PRINTEMPS

" Dans le mois de mars, des températures occasionnelles de 45° à 50° au-dessus de zéro indiquent l'approche du printemps. Le terre se découvre au commencement d'avril, mais le temps est excessivement désagréable et variable jusque vers la mi-mai, les vents froids et chauds alternant promptement. Cela provient de ce que la baie James, qui est très peu profonde, excepté dans la partie centrale, se couvre de glace sur presque toute sa largeur—150 milles—et au nord jusqu'au point où elle rencontre les eaux profondes de la baie d'Hudson, ressemblant sous ce rapport à la partie nord de la mer Caspienne. Dans le printemps, la glace reste et fond dans la baie et l'air froid qui s'en exhale est entraîné vers le sud par la température plus chaude du bassin de la rivière Moose. C'est ce qui fait que les vents du nord sont les vents qui prédominent durant les mois d'avril, mai et juin. Sous ce rapport, le voisinage immédiat de la baie ressemble au Cap-Breton ainsi qu'à plusieurs autres parties des Provinces Maritimes, où le printemps est retardé presque autant par les vents froids provenant du courant glacial qui descend le long des côtes. Pour mai, la température du fort Moose est de quatre degrés plus basse que celle de Prince Arthur's Landing ; mais dans l'intérieur des terres, où les vents du nord ont perdu leur froideur, ce mois, comme le reste du printemps, est plus chaud. Au fort Moose, les travaux de jardinage commencent vers la mi-mai ; la dernière forte gelée de nuit a lieu avant la fin de ce mois, et le thermomètre indique quelquefois des températures de 80° à l'ombre.

L'ÉTÉ EST PLUS CHAUD QU'A ÉDIMBOURG

" On peut dire que l'été commence avec le mois de juin, quoique le mercure, presque tous les ans, descende au point de congélation dans les premiers jours du mois, ainsi que cela arrive dans le Nord-Ouest et dans plusieurs endroits de la province d'Ontario qui ne sont pas éloignés de Toronto. Au fort Moose, l'été n'est pas aussi chaud qu'à cinquante ou cent milles dans l'intérieur des terres et il fait plus frais qu'à Winnipeg durant les mois de juin, juillet et août, mais plus chaud qu'en certains autres endroits du Nord-Ouest, ou qu'à Edimbourg, en Ecosse.

" Le tableau suivant fait voir la température moyenne de différents endroits et fournit des bases de comparaisons intéressantes. Les chiffres relatifs aux localités situées en dehors du Canada sont pris dans Blodgett. Les chiffres relatifs aux localités situées au Canada, excepté ceux qui se rapportent à Edmonton et au fort Saskatchewan, indiquent la température moyenne, non pas d'une année, mais de

trois ans—1878, 1879 et 1880—et peuvent être acceptés comme représentant le climat ordinaire de l'été.

—	Juin.	Juillet.	Août.	Moyenne
	°	°	°	°
Fort Moose	54.0	62.0	58.6	58.2
San Francisco	58.8	57.0	62.2	59.6
Edimbourg	56.0	58.7	56.8	57.2
Londres, Angleterre	58.7	62.4	62.1	61.1
Wick, Ecosse	....	....	....	54.0
Truro, N. E	57.1	62.8	62.5	60.8
Prince Arthur's Landing	56.9	64.8	63.1	61.6
Béatrice, Muskoka	59.5	65.7	61.8	62.3
Winnipeg	63.9	67.5	63.9	65.1
Edmonton	....	....	54.4	
Fort Saskatchewan	....	....	56.8	
Toronto	63.3	69.4	66.9	67.5
Windsor	67.5	73.7	71.0	70.7

LIMITE DE LA CULTURE PROFITABLE DU BLÉ

“ En Ecosse, pour mûrir le blé exige durant trois mois une température moyenne d'au moins cinquante-cinq degrés, et dans l'intérieur des continents une température de quelques degrés plus élevée, pour contrebalancer l'effet des nuits qui sont quelquefois plus fraîches dans l'intérieur des terres. Il semblerait donc que si le blé peut quelquefois mûrir facilement et donner un bon rendement au fort Moose, la température moyenne de cette localité pourrait peut-être rendre la culture du blé précaire et pas très profitable. Cependant, le fort Moose est environné par des terrains bas, humides, froids, glaiseux, puis exposé aux vents froids de la baie. Il est indubitable que les vallées, dans l'intérieur, avec leur sol plus chaud, jouissent en beaucoup d'endroits d'une température aussi propice à la culture du blé que celle de certaines parties de l'Angleterre et de l'Ecosse où ce grain constitue la principale récolte.

L'AVOINE ET L'ORGE SONT DES RÉCOLTES CERTAINES

" La température moyenne requise pour la culture du blé est d'au moins cinq degrés plus élevée que celle qu'il faut pour faire mûrir l'orge et l'avoine. Ces grains viennent bien, jusque loin le long du fleuve Mackenzie, au-delà du cercle arctique en Norwège et dans les comtés du nord de l'Ecosse, où la température moyenne de l'été n'est que de 52° à 54°, et celle du mois de juin, quelquefois de 48° seulement, ou de 6° plus basse qu'au fort Moose. L'avoine parait aussi sensible à la gelée que le blé, et si l'on peut démontrer que le climat du fort Moose supporte avantageusement la comparaison, quant à l'absence des gelées, avec celui des localités où la culture de l'avoine réussit bien, la haute température générale des mois d'été est une garantie que la culture de l'avoine et de l'orge réussira parfaitement dans la région de la baie James, partout où elle sera faite avec les soins voulus.

ABSENCE CONTINUE DES GELÉES

" En prenant la moyenne des dates des dernières températures de 32° dans le printemps et la première descente du mercure au point de congélation sur la fin de l'été, nous trouvons les chiffres suivants pour la moyenne des périodes durant lesquelles l'absence de la gelée a été continue pendant les trois années 1878, 1879 et 1880.

	Dernière gelée.	Première gelée.	Période sans gelée.
Fort Moose..............	6 juin	26 sept.	112 jours
Winnipeg.........................	14 mai	15 sept.	120 "
Prince Arthur's Landing	2 juin	13 sept.	101 "
Béatrice, Ont......................	6 juin	7 sept.	93 "
Pembroke, Ont.................. ...	15 mai	28 sept.	136 "
Hamilton, Ont........................	17 avr.	20 oct.	186 "

" On voit par ce tableau que Hamilton et Pembrooke l'emportent de beaucoup sur Winnipeg quant à la période d'absence des gelées

dommageables : cependant cette période, à Winnipeg, est assez longue pour permettre la pleine maturité, non seulement de l'avoine, de l'orge et du blé, mais même du maïs. A Béatrice, dans la région de Muskoka, on cultive avec profit toutes les céréales, à l'exception du maïs, et cependant la période d'absence des gelées dans cette localité est de dix-neuf jours plus courte qu'au fort Moose. Winnipeg n'accuse qu'un excès de huit jours sur le fort Moose. Il est bon de noter que la célèbre région aux céréales qui environne Woodstock, dans la province d'Ontario, a subi des températures inférieures à 32° le 6 juin 1878 et le 7 juin 1879, c'est-à-dire tout à fait aussi tard que la date moyenne de cette température au fort Moose. On remarquera aussi que si, à raison du voisinage des glaces fondantes et des eaux froides de la baie James, la dernière gelée du printemps survient plus tard qu'à Winnipeg ou que dans la région de l'Outaouais, elle n'a pas lieu plus tard que dans la région de Muskoka, de même que la première gelée d'automne n'a lieu dans les terrains froids, humides, glaiseux du fort Moose qu'à la fin de septembre, dix-neuf jours plus tard que dans la région de Muskoka et onze jours plus tard qu'à Winnipeg. La longue période sans gelées de Pembrooke, comparée avec la saison plus courte qu'on trouve plus au sud, porte à croire que dans les terrains chauds de l'intérieur de la baie James, la saison exempte de gelées pourrait bien être plus longue qu'au fort Moose.

" Si on compare les plus basses températures des mois d'été, le résultat de cette comparaison est également favorable à la région de la baie James. Ainsi, tandisque la moyenne des plus basses températures enregistrées du 1er juin au 1er octobre au fort Moose n'est que de 29°.2, ou moins de trois degrés plus bas que le point de congélation, Béatrice, dans la région de Muskoka, accuse des températures de 28° dans le mois de juin et de 27° dans le mois de septembre. Pour les mois de juillet et août, la moyenne des plus basses températures est d'environ 40°, ou tout à fait aussi élevée que dans beaucoup d'endroits de la province d'Ontario et plus élevée que dans la plus grande partie du Nord-Ouest. La température la plus basse, d'une manière absolue, enregistrée pendant les mêmes mois durant ces trois ans au fort Moose, est de 27° : or les températures enregistrées à Truro, N. E., Muskoka, Prince Arthur's Landing, au fort Calgary, à Dunvegan et à Edmonton, sont toutes incontestablement plus basses. Dans la région de Muskoka et à Edmonton, il a gelé blanc dans le mois d'août et il y a eu des gelées blanches tous les mois au fort Calgary en 1880. Dans aucune de ces années il n'a gelé blanc au fort Moose. Dans les comtés de la partie centrale de l'Angleterre, le mercure est descendu durant le mois d'août dernier a 32°4, et cela dans des localités où le blé est la récolte principale, de même que dans le nord

de l'Ecosse, il y a quelquefois des gelées blanches au milieu de l'été, ce qui n'empêche pas que l'orge et l'avoine sont récoltées en immenses quantités dans ces régions. Ces faits prouvent que le climat, même de la partie nord, de l'immense bassin de la rivière Moose est admirablement adapté à la culture, au moins de l'orge et de l'avoine, en même temps qu'ils indiquent que la culture du blé même pourrait bien être praticable dans les terrains plus chauds de l'intérieur.

" Les passées de temps chaud sont aussi fréquentes et la chaleur est alors aussi intense au fort Moose qu'à Toronto. La moyenne des plus hautes températures est de 75° pour mai, 88° pour juillet et 74° pour octobre. La moyenne des plus hautes températures à Toronto est de 91° pour juillet et 68° pour octobre, ou cinq degrés plus basse que sur les bords de la baie James. Il est evident que les gens de cette région, qu'on suppose exposés aux rigueurs d'une température hyperboréenne, ont occasion d'apprécier la valeur de la crême à la glace.

" Si les eaux froides de la baie James retardent le printemps au fort Moose, en automne elles compensent ce retard en protégeant la côte contre les vents froids du nord et en prolongeant le beau temps d'automne. De fait, sur les bords de la baie,

L'AUTOMNE EST PLUS DOUX QU'A MANITOBA

et que dans n'importe quelle partie du Nord-Ouest, à l'exception du fort McLeod. Au fort Moose, la première petite gelée n'a pas lieu avant le 5 septembre et la première gelée blanche ne survient pas avant la fin de ce mois, ce qui est tout à fait aussi tard que dans la plus grande partie de la province d'Ontario. Dans le mois d'octobre, le temps est beau durant le jour et quelquefois très chaud et vers la fin du mois les gelées de la nuit ne sont pas aussi fortes qu'à Winnipeg. Le commencement de novembre est ordinairement doux ; mais à mesure que le mois s'avance vers le quinze, l'hiver s'annonce par des tombées de neige, parfois fortes, et le mercure descend vers zéro. Avant la fin du mois, la rivière est généralement prise et l'hiver, qui est beaucoup plus beau qu'à Toronto, commence définitivement.

" Durant les mois d'automne, les hautes températures sont assez fréquentes. La moyenne des plus hautes températures pour le mois d'octobre est plus élevée qu'à Toronto et en 1879 elle a atteint 81°8, ce qui est plus haut que ce que l'on a vû à Toronto pendant le mois d'octobre depuis quarante ans.

" Le tableau suivant indique la température moyenne de l'automne :

—	Sept.	Oct.	Nov.
	°	°	°
Fort Moose—3 ans...........................	50.9	41.3	21.8
Winnipeg—3 ans..............................	50.8	38.9	21.3
Battleford—2 ans..............................	46.9	33.2	19.8
Fort MacLeod—3 ans..........................	54.6	40.9	27.2
Fort Calgary—1880............................	47.2	36.1	....
Fort Edmonton—1880.........................	48.4	41.2	20.5
Dunvegan—1880..............................	46.6	39.3	19.0
Toronto—3 ans................................	59.1	49.7	34.1
Windsor—3 ans................................	62.0	53.6	36.0

" Ces chiffres fournissent une preuve non équivoque de l'adaptabilité du climat d'une grande partie de la région de la baie James à la culture de l'orge, de l'avoine et des différentes céréales ordinaires.

" Si les essais accidentels qu'on a tentés en quelques endroits n'ont pas réussi, cela est dû à l'ignorance ou au manque de soins avec lesquels on a fait ces essais. Des centaines de cultivateurs d'Edmonton, quelques-uns seulement ont pris la précaution de semer leur blé de bonne heure au printemps de 1881. Ceux-ci ont eu de bonnes récoltes, qu'ils ont engrangées en bon état et comparativement de bonne heure, quoique l'été eût été froid, humide et tardif : les autres (ils n'étaient pas des cultivateurs pratiques), qui n'avaient pas su profiter des circonstances, ont moissonné tard et n'ont eu que de pauvres récoltes. Une ignorance ou une négligence semblable produira les mêmes effets dans tous les climats du nord, où la belle saison, bien qu'elle remunère amplement la bonne culture; laisse peu de temps à perdre, dans les mois chauds, à ceux qui diffèrent de labourer et de semer une quinzaine de jours plus tard que l'époque à laquelle ils pourraient commencer de le faire.

LE GRAIN ET TOUS LES LÉGUMES VIENNENT BIEN

" Les preuves relatives à la capacité agricole de la région de la baie James, fournies par la pratique régulière de la culture, sont nécessairement très maigres, mais, d'une manière générale, très encourageantes. Le blé réussit bien au lac Témiscamingue, près de la limite sud-est de cette région. Le professeur Bell, alors qu'il était trois cents milles au nord du lac Nipissing, a été surpris de trouver un cultivateur écossais établi là depuis sept ans, confortablement installé au milieu d'un terrain défriché de quarante acres d'étendue et cultivant l'avoine, l'orge, les navets, les pommes de terre et d'autres légumes pour les vendre aux trappeurs de la baie d'Hudson et aux Sauvages. Une année, à titre d'essai, ce cultivateur a semé du blé qui a bien mûri. Comme il n'y a pas de moulin pour moudre ce grain, il n'a pas essayé de le cultiver comme récolte ordinaire. Cette ferme est située à cent milles environ de la baie James.

" M. George Gladman, qui a résidé au fort Moose pendant quinze ans, dit que le climat et le sol de cette localité sont bons. On y récolte en abondance des pommes de terre et des légumes, et l'orge mûrit bien. Les groseilles, les fraises et les framboises abondent. La culture du blé, dit-il, n'a pas été essayée. Les bêtes à cornes, les chevaux, les cochons et les moutons se tiennent en très bonne condition. Au siècle dernier M. Frost, qui a résidé au fort Moose plusieurs années, a écrit dans un livre publié par lui que l'orge, les pois et les fèves reussissaient bien, " quoique exposés aux vents froids qui venaient des glaces de la baie." Dans un autre livre il dit : " Du blé semé en automne a supporté les gelées d'hiver et très bien poussé l'été suivant : le cerisier noir réussit bien et produit des fruits." M. Edouard Thompson, qui a passé trois ans au fort Moose comme médecin, dit qu'il a vu de

LA BIEN PLUS BELLE ORGE ET DE LA PLUS BELLE AVOINE A LA RIVIERE MOOSE

que dans les îles Orkney, mais que la quantité semée était peu considérable. " Il y avait assez de terrain défriché pour cultiver ces grains, mais on n'a jamais encouragé cette culture ; au contraire, le gouverneur la défendait, pour la raison que si on cultivait les céréales il se formerait bientôt une colonie dans cette localité." Le professeur Bell, dans le dernier de ses rapports qui nous soit parvenu, parle très élogieusement de cette contrée comme pays de pâturage et de métairie. Outre les herbes cultivées, elle produit en plusieurs endroits, particulièrement au nord-ouest et à l'ouest des bords de la baie, près du fort Albany, à soixante milles plus au nord que le fort Moose, d'immenses quantités de foin sauvage. Au fort Moose, l'avoine, l'orge, les pois,

les fèves, les navets, les betteraves, les carottes, les choux et les ognons sont cultivés avec la plus grande facilité, et la tomate même, qui est une plante tropicale, vient bien. Comme le sol et l'exposition particulière du fort Moose sont défavorables, le succès de ces cultures augure bien pour l'avenir de l'agriculture et le développement de la contrée qui est située plus au nord dans l'intérieur des terres. Le professeur Bell cite le fait que toute la flore de cette région est la même que celle des environs de Québec, comme une preuve de la douceur du climat.

